DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

15 lutego — Nr. 3. — Rok 1928.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

21.

Nr. I. 24169/2/27 z dnia 28 stycznia 1928 r. W sprawie zakazu obniżania z dniem 1 kwietnia 1928 r. komornego za lokale w budynkach kolejowych.

Wyjaśniając swój okólnik z dnia 24 października 1927 r. Nr. I/22380/2/27 (Dz. U. M. K. z 1927 r. Nr. 10, poz. 51), w sprawie zakazu obniżania z dniem 1 kwietnia 1928 r. komornego za lokale w budynkach kolejowych, Ministerstwo Komunikacji na zapytanie jednej z Dyrekcyj oznajmia:

1) Okólnik M. K. z dnia 14 listopada 1923 r. Nr. I/15988/1, którym zwolniono Komisarjaty (posterunki) „kolejowe" Policji Państwowej od płacenia czynszu najmu za zajmowane w budynkach kolejowych lokale **biurowe i koszarowe,** pozostaje nadal w mocy. Również pozostaje nadal w mocy rozporządzenie M. K. z dnia 14 lipca 1926 r. Nr. I/4107, którem zezwolono **w wypadkach zasługujących na uwzględnienie** przy obliczaniu czynszu **za mieszkania** suterynowe i **pokoje** o skośnych ścianach na poddaszach na branie za podstawę obliczenia najniższej stawki podstawowego komornego.

2) Postanowienie okólnika M. K. z dnia 20 maja 1924 r. Nr. I/6472/2/24 dotyczące **bezpłatnego** oddawania pomieszczeń w budynkach kolejowych na

cele „Polskiego Komitetu walki z handlem kobietami i dziećmi" cofa się. Od dnia 1 kwietnia 1928 r. wymieniony Komitet powinien opłacać czynsz wedle norm, przewidzianych dla pracowników kolejowych. Inne postanowienia przytoczonego okólnika pozostają nadal w mocy.

O powyższem rzeczony Komitet zostaje jednocześnie zawiadomiony.

3) Sprawa opłaty komornego za kościoły, kaplice i t. p., mieszczące się w budynkach kolejowych, będzie przez M. K. rozstrzygana indywidualnie a to ze względu na odmienne przyczyny, które w każdym poszczególnym wypadku skłoniły niegdyś M. K. do obniżenia komornego. W tym celu Dyrekcje powinny występować tu z stosownemi wnioskami, przedstawiając wyczerpująco stan rzeczy a ewentualnie i okoliczności, przemawiające za zniżką względnie zupełnem zwolnieniem od płacenia czynszu.

4) Ministerstwo Komunikacji już okólnikiem z dnia 18 marca 1927 r. Nr. I/6166/2/27 zawiadomiło wszystkie Dyrekcje, że sprawa opłaty czynszowej za lokale, magazyny i place, dostarczane Zarządowi pocztowemu, jest przedmiotem uzgadniania z Ministerstwem Poczt i Telegrafów i że Ministerstwo Komunikacji w tej sprawie wyda zarządzenia w stosownym czasie.

22.

Nr. I. 24336/B. O./27 z dnia 19 stycznia 1928 r. W sprawie Regulaminu Dyrekcji Kolei Państwowych.

Ustęp dodatkowy do punktu 53 §-u 20 Regulaminu Dyrekcji Kolei Państwowych, wprowadzony Rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 21 grudnia 1926 r. Nr. Pr. 831/26 należy skreślić.

W związku z tem należy w tekście punktu 7 §-u 28 Regulaminu Dyrekcji Kolei Państwowych skreślić słowa „i zniżek należytości ubocznych", dodając po słowie „Stosowanie" słowo „przewidzianych".

23.

Nr. I. 17829/2/27 z dnia 3 lutego 1928 r. W sprawie opłat stemplowych od umów o najem mieszkań w budynkach kolejowych.

Jedna z Dyrekcyj P. K. P. zwróciła na to uwagę, że w razie zawarcia umowy o najem mieszkania w budynku kolejowym na czas nieokreślony — jak to zazwyczaj ma miejsce — pracownik wedle art. 10 ust. e) ustawy o opłatach stemplowych z dnia 1 lipca 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 98, poz. 570) uiszczać musi opłatę stemplową od rocznej wartości świadczenia, pomnożonej przez 5, czyli za 5 lat zgóry, co dla pracowników jest zazwyczaj bardzo uciążliwe. Pozatem Dyrekcja ta słusznie zaznaczyła, że w razie opróżnienia mieszkania przez pracownika przed upływem tego czasokresu wszczęte, ewentualnie przez niego postępowanie reklamacyjne byłoby długotrwałe i już z tego powodu rzadko kiedy stosowane.

Wobec tego jednak, że proponowana przez wspomnianą Dyrekcję nowela do wymienionej ustawy stemplowej, zmieniająca na korzyść pracowników powyższy stan rzeczy, nie miałaby zdaniem Ministerstwa Komunikacji najmniejszych widoków powodzenia, Ministerstwo Komunikacji widzi jedyne a przytem zgodne z postanowieniami obowiązującej ustawy stemplowej wyjścia z tej uciążliwej dla pracowników sytuacji w tem, aby umowy o najem mieszkań w budynkach kolejowych w przyszłości nie zawierać na czas nieokreślony lecz na okres trzy- a najwyżej sześciomiesięczny z zastrzeżeniem, że o ile n. p. na 15 dni przed upływem tego czasokresu umowa nie zostanie wypowiedziana, ważność jej przedłuża się automatycznie o taki sam (trzy- względnie sześciomiesięczny) okres. W razie zawarcia takiej umowy pracownik obowiązany bowiem byłby uiszczać opłatę stemplową co 3 względnie 6 miesięcy tylko za ten czasokres.

Polecając Dyrekcjom (Kierownictwu, Zarządowi) aby postępowały w wyżej wskazany sposób, Ministerstwo Komunikacji zaznacza, że pobieranie przez wymienioną Dyrekcję opłaty stemplowej tylko za jeden rok przy zawieraniu umów o najem na czas nieokreślony było niezgodne z obowiązującą ustawą.

24.

Nr. Pr. 589/28 z dnia 30 stycznia 1928 r. W sprawie ograniczeń w wydawaniu ulg przejazdowych dla pracowników zawieszonych w służbie oraz ich rodzin.

Na zapytanie jednej z Dyrekcji Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, iż do pracowników zawieszonych w służbie oraz ich rodzin zasadniczo nie należy stosować ograniczeń w wydawaniu ulg przejazdowych, przysługujących im w myśl istniejących przepisów.

Webec tego jednak, że pracownicy zawieszeni w służbie nie powinni opuszczać stałego miejsca zamieszkania, ze względu na toczące się przeciwko nim śledztwo dyscyplinarne, — wydawanie jednorazowych bezpłatnych biletów musi być uzależnione od każdorazowego uzyskania, przez takich pracowników zezwolenia właściwej władzy przełożonej na opuszczenie miejsca zamieszkania. W żadnym jednak wypadku pracownicy zawieszeni w służbie nie mogą korzystać z biletów służbowych. W razie zaś zawieszenia w służbie pracowników, posiadających imienne bilety okresowe, wydane im z jakiegokolwiekbądź tytułu, należy bezzwłocznie po zawieszeniu zażądać zwrotu biletów, w wypadkach zaś odmowy bilety takie unieważnić.

25.

Nr. Pr. 789/28 z dnia 30 stycznia 1928 r. W sprawie ulg przejazdowych dla dzieci pracowników kolejowych.

Na zapytanie jednej z Dyrekcji Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, iż rozporządzenie M. K. z dnia 13 września 1924 r. Nr. I. 11333/2/24 w sprawie ulg przejazdowych dla dzieci pracowników, które kształcą się w korpusach kadetów, ma również zastosowanie do dzieci pracowników, pobierających wykształcenie w Seminarjach duchownych, względnie na Wydziałach teologicznych Uniwersytetów.

26.

Nr. Pr. 947/28 z dnia 25 stycznia 1928 r. W sprawie rehabilitacji urzędników, przeciwko którym zastanowiono wdrożone śledztwo karno-sądowe.

Celem zrehabilitowania tych urzędników, przeciwko którym wdrożone dochodzenia sądowo-karne, okazały się bezpodstawne względnie zostały umorzone, zarządzam, aby w przyszłości we wszystkich tych wypadkach ogłaszane były komunikaty urzędowe.

Komunikaty te, o ile chodzić będzie o urzędników Ministerstwa Komunikacji oraz o pracowników Dyrekcji Kolei Państwowych od V grupy uposażenia w górę, będzie ogłaszało Ministerstwo Komunikacji, o ile zaś dotyczyć będą one pracowników od VI grupy uposażenia w dół, będzie ogłaszała Dyrekcja Kolei Państwowych.

Wyżej opisane wypadki, dotyczące pracowników od V grupy uposażenia w górę należy natychmiast podawać do wiadomości M. K.

SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

27.

Nr. III. C. 968/28 z dnia 3 lutego 1928 r. Czeskosłowacko-Polski Związek kolejowy. Taryfa towarowa część II, zeszyt 1, na przewóz węgla i t. p., obowiązująca od 1 września 1927 r.

Obliczanie przewoźnego za węgiel kamienny, brykiety z węgla kamiennego i koks z węgla kamiennego w przesyłkach całowagonowych z Polski do Czechosłowacji i odwrotnie.

Z mocą obowiązującą od 1 lutego 1928 r. aż do odwołania oblicza się przewoźne do **stacyj przeznaczenia, które nie są zawarte w wymienionej taryfie bezpośredniej** w sposób następujący:

A. Kierunek z Polski do Czechosłowacji.

Za węgiel kamienny, brykiety z węgla kamiennego i koks z węgla kamiennego:

a) od wszystkich ładowni i stacyj kopalnianych polskich do wszystkich polsko-czeskosłowackich punktów granicznych — według klasy wyjątkowej F. taryfy towarowej polskich kolei państwowych ze zniżką 10 groszy za 100 kg.;

b) od wszystkich ładowni i stacyj kopalnianych górnośląskich do wszystkich niemiecko-czeskosłowackich punktów granicznych — według taryf dla Górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej i Górnośląsko-Niemieckiej komunikacji związkowej bez obniżki;

c) od wszystkich pozostałych ładowni i stacyj kopalnianych polskich do polsko-niemieckich punktów granicznych — wedle klasy wyjątkowej F. taryfy towarowej polskich kolei państwowych ze zniżką 10 groszy za 100 kg., za przestrzeń niemiecką zaś od polsko-niemieckich do czeskosłowacko-niemieckich punktów granicznych — według klasy E. dla węgla z taryfy niemieckiej;

d) od wszystkich polsko-czeskosłowackich i wszystkich niemiecko-czeskosłowackich punktów granicznych do wszystkich czeskosłowackich stacyj przeznaczenia za przestrzeń czeskosłowackich kolei państwowych oraz prywatnych, znajdujących się pod zarządem państwowym:

1. za węgiel kamienny i brykiety z węgla kamiennego:

Według normalnej klasy XVIII taryfy towarowej czeskosłowackich kolei państwowych, ze zniżką 40 halerzy za 100 kg. Gdyby opłaty te były niższe od opłat według taryfy wyjątkowej 1 tejże taryfy towarowej, stosuje się taryfę wyjątkową bez obniżki.

2. za koks z węgla kamiennego:

Według normalnej klasy XV taryfy towarowej czeskosłowackich kolei państwowych ze zniżką 40 halerzy za 100 kg. Gdyby opłaty te były niższe od opłat według taryfy wyjątkowej 2 tejże taryfy towarowej, stosuje się, taryfę wyjątkową bez obniżki.

B. Kierunek z Czechosłowacji do Polski:

a) **za węgiel kamienny i brykiety z węgla kamiennego** — według opłat następujących:

Do punktów granicznych	o d s t a c y j							
	Doubrawa	Hrušov	Jama Pokrok	Karwinná hlawni nádraži	Moravská Ostrava Přiwoz	Moravská Ostrava bánska dráha	Prostřední Suchá	Svinov Vitkovice
	h a l e r z y z a 100 kg.							
Bohumin Č. S. D. . .	101	97	248	115	113	161	248	137
Český Těšín státni hranice	183	275	209	165	284	322	174	306
Petrowice u Bohumina státni hranice . . .	157	177	290	141	185	228	268	205

b) **za koks z węgla kamiennego** — według opłat następujących:

Do punktów granicznych	od stacyj							
	Doubrava	Hrušov	Jama Pokrok	Karvinná hlavni nadraži	Moravská Ostrava Přivoz	Moravská Ostrava bánska dráha	Prostředni Suhá	Svinov Vitkovice
	halerzy za 100 kg.							
Bohumin Č. S. D. . .	112	—	—	127	125	178	275	152
Český Těšín státni hranice	183	—	—	165	284	322	174	306
Petrovice u Bohumina státni hranice . . .	174	—	—	156	205	253	297	227

c) **dla węgla kamiennego i brykietów z węgla kamiennego:** od czeskosłowacko - polskich punktów granicznych Petrovice u Bohumina státni hranice — Granica Państwa pod Zebrzydowicami i Cesky Těšin státni hranice — Granica Państwa pod Cieszynem do wszystkich polskich stacyj przeznaczenia według klasy VII taryfy towarowej polskich kolei państwowych, ze zniżką 10 gr. za 100 kg. Gdyby opłaty według taryfy wyjątkowej B. tejże taryfy towarowej były niższe, stosuje się te ostatnie;

d) **za koks z węgla kamiennego:** od czeskosłowacko - polskich punktów granicznych Petrovice u Bohumina státni hranice — Granica Państwa pod Zebrzydowicami i Česky Těšin státni hranice — Granica Państwa pod Cieszynem do wszystkich polskich stacyj przeznaczenia — według taryfy wyjątkowej 10 taryfy towarowej polskich kolei państwowych bez obniżki. Gdyby opłaty według klasy VII tejże taryfy towarowej ze zniżką 10 gr. były tańsze, stosuje się te ostatnie.

Pozatem obowiązują postanowienia rozporządzenia Ministra Komunikacji o bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską i Czechosłowacją z dnia 16 marca 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 28, poz. 230) oraz postanowienia taryf towarowych kolei, uczestniczących w przewozie.

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

28.

Nr. IV. 12674/14/27 z dnia 4 lutego 1928 r. W sprawie przeładowywania przesyłek całowagonowych z wagonów sowieckich do wagonów polskich.

W uzupełnieniu poprzednich zarządzeń w sprawie załadowywania wagonów P. K. P. 15 tonnowych do 16,5 tonn przy przewozie całowagonowych przesyłek z kolei Z. S. R. R. do Polski i tranzytem przez Polskę wyjaśnia się następujące:

w komunikacji międzynarodowej, oprócz odnośnych postanowień, zawartych w przepisach taryfowych, w danym wypadku w dodatku I do § 20 taryfy Polsko - Sowieckiej i w § 5 ogólnych przepisów służbowych do taryfy Niemiecko - Polsko - Sowieckiej, w równej mierze obowiązują postanowienia R. I. V., a mianowicie dodatek I art. IV § 4, zdanie pierwsze, brzmiące jak następuje:

„Obciążenie wagonu nie powinno przewyższać jego nośności".

Ponieważ przepis ten został ustalony celem uniknięcia niebezpieczeństwa, które może być spowodowane przeciążeniem wagonu, zarządy kolejowe przyjmują tylko takie wagony, u których ogólna waga ładunku nie przekracza granic oznaczonej na wagonach nośności.

Wymienione wyżej postanowienia taryfowe, na których mocy dozwolony jest przeładunek 16,5 tonnowy całowagonowych przesyłek z Z. S. R. R., przeznaczonych do stacyj zagranicznych, z jednego wagonu Z. S. R. R. do jednego 15 tonnowego wagonu P. K. P. — nie upoważniają do podstawiania pod przeładunek wagonów z nośnością 15750 kg., ale wyłącznie z nośnością ponad 16500 kgr.

Celem ostatecznego uregulowania sprawy, w uzupełnieniu i rozszerzeniu telegraficznego zarządzenia p. Ministra z dnia 17/III 1927 r. Nr. 14422/2 Ministerstwo Komunikacji poleca przyjąć do wiadomości i wykonania:

W zależności od konstrukcji 15 tonnowe wagony P. K. P. typu ogólno europejskiego dzielą się na:

1) wagony z nośnością 15750 kgr.
2) " " 17500 "

I) Pod przeładunek całowagonowych 16,5 tonnowych przesyłek z Z. S. R. R. z przeznaczeniem do stacyj zagranicznych, należy podstawiać wagony 15 tonnowe wyłącznie z oznaczoną nośnością 17500 kgr.

II) Pod przeładunek całowagonowych 16,5 tonnowych przesyłek z Z. S. R. R. z przeznaczeniem do stacyj polskich, prócz 15 tonnowych wagonów z nośnością 17500 kgr., zezwala się podstawiać również wagony 15 tonnowe z nośnością 15750 kgr.

III) W razie reekspedycji zagranicę całowagonowej przesyłki, przeznaczonej pierwotnie z Z. S. R. R. do stacyj polskich i przeładowanej do wagonu 15 tonnowego z nośnością 15750 kgr., przesyłka ta

może być wysłana w dalszą drogę zagranicę jedynie po przeładowaniu do wagonu 15 tonnowego z oznaczoną łącznością 17500 kgr.

IV) Pod naładunek 16,5 tonnowych całowagonowych przesyłek, z przeznaczeniem z Polski do Z. S. R. R., należy przedewszystkiem używać wagonów z nośnością 17500 kgr., lecz w braku tych zezwala się podstawiać 15 tonnowe wagony bez względu na oznaczoną na nich nośność.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

29.

Nr. V. 1133/16/28 z dnia 4 lutego 1928 r. W sprawie używania nowych szyn.

W celu racjonalnego i ekonomicznego wyzyskania żelaznej nawierzchni Ministerstwo Komunikacji poleca prowadzić całkowitą wymianę nowemi szynami tylko na głównych torach, dla wymiany zaś na torach stacyjnych, jak również dla ułożenia nowych torów stacyjnych używać wyłącznie szyn starourzytecznych.

SPRAWY ZASOBOWE.

30.

Nr. VI. 1541/23/28 z dnia 28 stycznia 1928 r. W sprawie uzupełnienia wzoru miesięcznych sprawozdań do Ministerstwa Komunikacji o obrocie w kapitale zasobowym, przepisanego okólnikiem Ministerstwa Kolei z dnia 14 grudnia 1925 r. Nr. VI. 9571/23/25.

W celu należytego odźwierciadlenia przebiegu likwidacji zapasów materjałów nieprzydatnych dla kolejnictwa i nadmiernych zapasów materjałów (rozumiejąc pod zapasami nadmiernemi, zapasy ponad roczną potrzebę) zmienia się dotychczasowy wzór sprawozdań, o których mowa, na nowy, załączony do niniejszego.

Według tego wzoru należy sporządzać sprawozdania począwszy od sprawozdania za m-c styczeń r. b.

Przy sposobności zauważa się, że objaśnienia, dawane dotychczas w ostatniej rubryce sprawozdań, w znacznej części wypadków nic same przez się nie mówią np.: „wzrost zapasu z powodu nabycia szczeliwa na sumę . . . . zł."; bardziej rzeczowemi będą objaśnienia w rodzaju: „wzrost spowodowany potrzebą utworzenia zapasu materjałów o rozmiarach nieposiadanych w potrzebnej ilości, na kwotę . . . . . zł.", albo „chwilowa konieczność nabycia na kwotę . . . . zł. materjału (wskazać jaki), który będzie rozchodowany w . . . . . . " i t. p.

Sumy w rubryce 5-tej zasadniczo nie powinny się zwiększać; w wyjątkowych wypadkach ich zwiększenia należy bezwarunkowo wskazać w rubryce 7-ej przyczynę tego i nazwać materjał. To samo dotyczy sum w rubryce 6-ej.

Sprawozdanie miesięczne o stanie kapitału zasobowego za m-c .... 1928 r.

Dział mianownictwa	Saldo na dzień 1-szy poprzedniego miesiąca	Saldo na dzień 1 ..... 192 ..... roku	Norma kapitału zasobowego	Przekroczenie normy kapitału zasobowego (rubr. 2 rubr. 3)	W kwocie pod rubr. 4-tą jest: Materjałów nieprzydatnych dla Dyrekcji	Materjałów posiadanych w ilości nadmiernej (ponad 1 roczną potrzebę)	Objaśnienie przyczyn wzrostu zapasu w ciągu bieżącego miesiąca oraz zmian w rubrykach 5-ej i 6-ej
	1	2	3	4	5	6	7

SPRAWY SANITARNE.

31.

Nr. S. 22/28 z dnia 28 stycznia 1928 r. W sprawie pokrywania kosztów komisyj lekarskich dla funkcjonarjuszów państwowych oraz wydatków połączonych z badaniem tych funkcjonarjuszów.

W sprawie pokrywania kosztów komisyj lekarskich dla funkcjonarjuszów państwowych, oraz wydatków połączonych z badaniem tych funkcjonarjuszów, Ministerstwo Skarbu, interpretując przepisy § 9 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 kwietnia 1924 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 34, poz. 355) i § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 lutego 1926 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 27, poz. 160) wyjaśniło, że z budżetu Ministerstwa Skarbu winny być pokrywane tylko koszty podróży i djety członków komisyj lekarskich, niebędących funkcjonarjuszami państwowymi, oraz koszty obserwacji w szpitalu. Na ten cel otwierany jest specjalny kredyt w budżecie Ministerstwa Skarbu do dyspozycji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (Depart. Służby Zdrowia).

Natomiast każda władza winna pokrywać ze swego budżetu djety oraz koszty podróży, przedsiębranych w celu uczestniczenia w posiedzeniach komisji przez tych członków komisyj lekarskich, którzy są funkcjonarjuszami danej władzy. Również koszty podróży funkcjonarjuszów, którzy mają być poddani badaniu oraz przedstawicieli władzy służbowej, mają być pokrywane przez odnośne władze z własnych kredytów na podróże służbowe.

ZAWIADOMIENIA:

W Y K A Z

ogłoszonych ustaw i rozporządzeń w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej dotyczących bezpośrednio lub pośrednio Ministerstwa Komunikacji.

Nr. Dzien. Ustaw R. P.	1928 data	Pozycja	Treść rozporządzenia
8	28/I	54	Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 stycznia 1928 r. o stanie wojennym
"	"	61	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 stycznia 1928 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o częściowem otwarciu ruchu na międzymiastowej kolei elektrycznej Sosnowiec — Będzin — Dąbrowa.
9	31/I	65	Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 9 stycznia 1928 r. w porozumieniu z Ministrami: Spraw Zagranicznych, Sprawiedliwości oraz Komunikacji w sprawie wymiany obligacyj kolei węgiersko-galicyjskiej i obligacyj kolei północnej cesarza Ferdynanda na obligacje 5% konwersyjnej pożyczki kolejowej.
10	4/II	75	Układ pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką w sprawie podziału akt i archiwów kolejowych, podpisany w Warszawie, dnia 8 lutego 1927 r.
"	"	76	Oświadczenie rządowe z dnia 19 stycznia 1928 r. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych układu pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką w sprawie podziału akt i archiwów kolejowych, podpisanego w Warszawie, dnia 8 lutego 1927 r.
11	6/II	86	Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 19 stycznia 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej.

(Sprawy szczegółowo - osobowe).

RUCH SŁUŻBOWY W MINISTERSTWIE KOMUNIKACJI.

Mianowanie:

Inż. Świeściakowski Tytus, Inspektor Ministerjalny w Ministerstwie Komunikacji — Naczelnikiem Wydziału Budowy i Zakupu Taborów w Ministerstwie Komunikacji.

Nr. Pr. 1228/28.

RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH P. K. P.

Mianowania:

Varhely Włodzimierz, p. o. Kierownika Wydziału Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach — Naczelnikiem tego Wydziału.

Nr. I/22437/1-J/27.

Mgr. praw Sroka Franciszek, Kontroler Wydziałowy w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie — Kierownikiem Działu Ogólnego w Wydziale Kontroli Dochodów tejże Dyrekcji.

Nr. I. 27019/27.

Inż. Rosenstock Emil, Referendarz Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie — Kierownikiem Działu Zakupów w Wydziale Zasobów tejże Dyrekcji.

Nr. I/410/28.

Inż. Böhm Adam, Referendarz Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach — Starszym Kontrolerem Wydziałowym w Wydziale drogowym tejże Dyrekcji.

Nr. I. 21847/1-J/27.

Przeniesienie ze względów służbowych:

Rajewicz Stanisław, St. Referendarz Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie — do Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku z wyrażeniem pełnego uznania i podziękowania za sumienną i wybitnie owocną pracę na polu organizacji kolejnictwa w czasie pełnienia służby w Ministerstwie Komunikacji.

Nr. I. 25226/1/27.

Przeniesienie w stan spoczynku:

Inż. Lanota Roman, Radca k. p. w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie, z dniem 1 marca 1928 r.

Nr. I. 28/28.

K O N K U R S

na stanowisko Naczelnika Sekcji Utrzymania Kolei w Suchej w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się:

Ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa upasażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie drogowej.

Termin wnoszenia podań — 15 marca 1928 r.

Nr. I. 1804/1/28.

Unieważnienie biletu okresowego Nr. 128.

Unieważnia się z powodu zagubienia bezpłatny okresowy bilet imienny kl. I Nr. 128 wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla p. inż. Kazimierza Tyszki, byłego Ministra Kolei, z terminem ważności do 31 grudnia 1928 r. na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcyj Kolei Państwowych.

U W A G A !

Tygodnik „Świat" poświęcił Nr. 7 z dnia 18.II. 1928 r. sprawom Polskich Kolei Państwowych. Zeszyt ten, obficie ilustrowany, zawiera artykuły Pp. Ministra, Wiceministra i fachowców wszystkich Departamentów M. K. Wobec tego, że artykuły poruszają sprawy aktualne z dziedziny kolejnictwa, wskazane byłoby zaznajomienie się z niemi jaknajliczniejszych rzesz pracowników.

Drukarnia Państwowa. Nr. 39954. 13.II.28. 7850.

26